

Ecco le 36 barriere che impediscono una crescita sostenibile al pianeta

UNA RICERCA DI "DNV GL" METTE SOTTO ACCUSA I TROPPI SUSSIDI CHE SOSTENGONO PRATICHE NOCIVE PER L'AMBIENTE: UN COSTO CHE VALE L'11% DEL PIL MONDIALE

Veronica Ulivieri

Milano

Secondo il Fondo monetario internazionale, la crescita dell'economia mondiale dovrebbe rimanere ancorata, per diversi decenni, a un fiacco 3% l'anno. Stime certo non entusiasmanti, ma che potrebbero risultare addirittura troppo ottimistiche, perché non prendono in considerazione i costi ambientali e sociali associati alla creazione di valore. Il gruppo Dnv Gl, attivo in oltre 100 Paesi nel campo della consulenza e certificazione aziendale, parla di «economic growth», una crescita cioè antieconomica e improduttiva, che «costa più di quello che vale». Già oggi, si legge nello studio «A safe and sustainable future», pubblicato di recente dal gruppo, per risolvere i problemi causati dall'attività economica e legati allo sfruttamento eccessivo delle risorse, l'inquinamento, i cambiamenti climatici, la perdita di biodiversità e le diseguglianze sociali, si spende l'11% del Pil mondiale. E si stima che nel 2050 il dato arrivi al 18%: qualcosa come 28,6 trilioni di dollari.

Il cambiamento di modello economico, necessario per tornare a una crescita realmente remunerativa, senza che i soldi che entrano dalla porta principale escano subito dopo da quella secondaria, è però bloccato da diversi ostacoli. Nel suo report, Dnv Gl ha individuato 36 barriere: accanto a difficoltà culturali, sociali, politiche e tecnologiche, numerosi sono gli intralci di carattere economico. Sotto accusa ci sono prima di tutto i «troppi sussidi per-

versi e nocivi che sostengono i danni ambientali», come quelli all'industria del petrolio. «Secondo l'Agenzia internazionale dell'energia, i sussidi ai combustibili fossili ammontavano a 523 miliardi di dollari nel 2011, quasi il 30% in più rispetto al 2010, e sei volte di più in confronto agli incentivi alle energie rinnovabili».

Una loro riduzione «potrebbe portare a un taglio del 13% delle emissioni di Co2 e generare effetti collaterali positivi attraverso la diminuzione della domanda globale di energia», oltre a far affluire capitali nei settori delle tecnologie pulite, oggi scoraggiati da «lunghi periodi di ritorno dell'investimento, alti costi iniziali e rating dei rischi più alti».

A questi aspetti di aggiunge un modello economico lineare che non favorisce il riuso e il riciclo, mentre le aziende, strutturate per focalizzarsi su obiettivi finanziari a breve termine, difficilmente prendono in considerazione gli effettivi costi sociali e ambientali della loro attività. «Le esternalità delle prime 3.000 aziende quotate sono vicine a 2,15 trilioni di dollari», spiega il report.

Se si restringe l'ottica al nostro Paese, l'ostacolo maggiore a una riconversione dell'economia in chiave sostenibile è legato alla poca lungimiranza: «I vincoli che abbiamo in Italia oggi sono diversi. I più significativi sono dovuti al debito pubblico, all'alto tasso di disoccupazione, a una struttura industriale basata sulle Pmi, alla necessità di gestire disastri na-

turali causati dallo sviluppo selvaggio dell'urbanizzazione in un contesto orografico particolare, o, ancora, ai bassi livelli di investimento in Ricerca e sviluppo delle imprese Italiane rispetto alla media delle imprese occidentali. In tutti i casi, si tratta di vincoli che ci portano a concentrarci sulle situazioni contingenti piuttosto che su scelte di lungo periodo», spiega Nicola Privato, direttore generale di Dnv Business Assurance in Italia.

Ostacoli che tutti insieme formano muri difficili da sormontare o demolire. Un esempio è la riconversione del settore dei trasporti navali a livello globale, in cui i carburanti tradizionali potrebbero essere almeno in parte sostituiti dal gas naturale liquefatto, con una riduzione delle emissioni di Co2 e dei costi. Ma «nonostante abbia senso sia dal punto di vista economico, sia da quello ambientale, molte barriere impediscono la crescita del Lng», si legge nello studio. Tra queste, accanto alla carenza di infrastrutture e a un mercato ad alto livello di incertezza, c'è il problema di sussidi incapaci di stimolare gli investimenti su tutta la catena del valore: gli aiuti «spettano a chi prende una nave a noleggio e paga il carburante, mentre il proprietario, che investe in nuove imbarcazioni, non ha incentivi per pagare il prezzo più alto delle tecnologie innovative».

